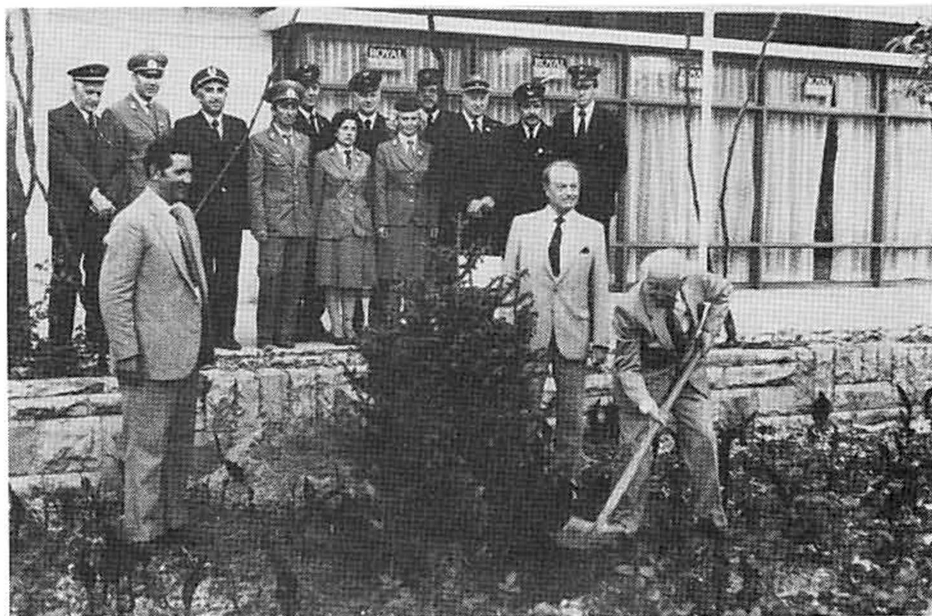
INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

36a jaro julio-aŭgusto 1984 N-ro 4



Memore al la 36a IFEF-kongreso estis plantata arbo. LKK-prezidanto Marin Marinov zorgeme flegas ĝin, dum la IFEF-vicprezidanto Per Engen kaj uniformitaj kolegoj rigardas.

REDAKTORA BABILO

Terura situacio: la red naĝas en materialo por IF. Feliĉa kaj malfacila afero. Ne estas loko por babilo, nek estas tempo.

Tiu ĉi numero enhavas gravajn raportojn de nia 36a, kaj - ĝoju kaj fieru kun mi - resumojn de ne nur fakprelego, sed de ne malpli ol 11 "Aktualaĵoj". Belega rezulto, kaj vere interesaj novaĵoj estas inter ili. Fieru kaj uzu ilin en via ĉiutaga laboro por la fervojo kaj por Esperanto.

Por la venonta numero de IF jam estas pretaj la resumo de jarraportoj de landaj asocioj de IFEF kaj protokolo de la komitatkunsidoj de la kongreso - ankaŭ grava dokumentado de la laboro de IFEF.

Tamen ne ĉesu sendi materialon por venontaj numeroj de IF!

Havu bonan someron, kaj ĝis en septembro.

red



La bulgara ministro por transporto, s-ro Vasil Canov, alparolas la 36an IFEF-kongreson.

La ministro diris i a: "Vi venas fortaj kun unu neanstataŭebla rimedo por konstrua interkomunikiĝo - la Internacia Lingvo Esperanto. Utiligu ĝin por vasta kaj utila interŝanĝo de profesia sperto".

Tiun ĉi citaĵon ni prenis de la Kongresa Bulteno, kiu aperis en 4 numeroj plus bulgarlingva numero 0. Kun bulgara memfido la Kongresaj Bultenoj raportis la okazintaĵojn de la kongreso, de antaŭ la malfermo ĝis la fermo.

La informa parto estis profesie kaj efike aranĝita. Du antaŭkongresaj gazetaraj konferencoj rezultigis multajn artikolojn, radio- kaj televidelsendojn, kaj la impreso estas, ke la bulgara publiko donis relative grandan atenton al nia kongreso.

Dum la tuta kongreso oni filmis, kaj la rezulto estas dokumenta filmo. Estos interese vidi ĝin.

Vespere en la tago de la solena inaŭguro la ministro por transporto okazigis akcepto-regalon por ĉiuj kongresanoj kaj gastoj. Ĉeestis ĉirkaŭ 900 vorontoj. Per varmaj salutvortoj ministro Canov bonvenigis substrekante ankoraŭfoje la altan aprezon, kiun Bulgario donas al la 36a kongreso de IFEF, al la nobla laboro kaj celoj de la esperantistoj-fervojistoj.

En Burgas la vicprezidanto de la tiea Distrikta Popola Konsilantaro, s-ino Todorka Murĝeva, akceptis la IFEF-estraranojn kaj membrojn de LKK. Ŝi rakontis pri la Burgas-regionaj historio, atingoj kaj perspektivoj.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretariejo: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst
Redaktoro: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved
Poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 dkr por bankelspezoj)
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev

75 JAROJN FERVOJISTA ESPERANTO-MOVADO

(parolado de la IFEF-prezidanto Giessner okaze de la jubilea festaranĝo en la 36a IFEF-kongreso 16.5.1984 en Slanĉev Brjag, Bulgario)

75 jaroj - ĉu longa tempo aŭ ne? Laŭ la konata onidiro "ĉio estas relativa" 75 jaroj en rilato al la historio de la homaro estas nenio. Sed kiam oni konsideras tiun tempospacon kompare al la historio de la Esperanto-movado, oni ricevas alian impreson, nome, ke la fervojista Esperanto-movado dekomence, sed precipe de post la dua mondmilito fariĝis kaj estas plensignifa branĉo de la Esperanto-movado entute.

Ni ne foruzu la tempon por doni superrigardon pri tiu evoluo de nia faka movado, ĉar akurate okaze de tiu grava jubileo IFEF sukcesis aperigi Historio-broŝuron, en kiu la plej gravaj faktoj pri tiu evoluo estas troveblaj kaj legeblaj. Ĉiu IFEF-membro ricevos ĝin senkoste.

Estas miraklo, kiamaniere Esperanto kaj speciale la fervojista movado kapablis venki obstaklojn de sia historio. Respondon ni povas doni per unu frazo: De l'komenco ĝis nun generacioj de sindonemaj kaj kuraĝaj kolegoj kaj ofte ankaŭ ties familianoj - precipe la edzinoj - portis la torĉon ekde la unua tago. Ili portis tiun torĉon, kvankam ofte ŝajnis vana klopodado. Ili portis ĝin, ofte estante malsanaj, ofte kvankam ili mem staris sub premo de sia deĵora laboro, ofte spite al la malicoj de sia medio.

Certe inter ni estas neniu, kiu ne mem jam devis lukti kontraŭ malicaj kaj arogaj homoj, kiuj nenion komprenis pri nia afero kaj tamen opiniis sin kapablaj juĝi pri ĝi. Kaj same certe ĉiu el ni jam travivis horojn, kiam li lace dubis pri la utilo pri sia decido, dediĉi fortojn kaj tempon al tiu ideo de d-ro Zamenhof, kiam li ne plu sciis, ĉu daŭrigi tiun vojon aŭ cedi al duboj kaj laceco. Sed vera esperantisto venkas tiajn skupulojn, ĉar vera esperantisto ne povas alie ol porti tiun torĉon, kiu flamas nun baldaŭ cent jarojn.

Okaze de la Unuaj Universitataj Seancoj en San Marino la germana profesoro d-ro Helmar Frank memoris en sia inaŭgura parolado pri la enkonduko de la metra sistemo, por ni hodiaŭ vivantaj memkompreneble interkomprenilo rilate al mezuroj. Sed daŭris jarcentojn, ĝis kiam fine tiu "artefarita" sistemo povis venki la "naturajn" futojn kaj dekojn da aliaj mezuroj - kaj eĉ ankoraŭ ne tute venkis. Tutsame la "artefarita" internacia lingvo Esperanto venkos la laŭdire naturajn, nature kreskintajn kaj ĝuste pro tio ofte konfuzajn lingvojn, ne por anstataŭi ilin - neniam tio estis intencita - sed por havigi al la homaro neŭtralan, facile uzeblan lingvon, kiu neniun diskriminacias.

En tiu momento mi ne citas nomojn el nia 75 jara historio, ĉar tio simple ne eblas, estas tro da ili, kiuj estas konataj, kaj estas multaj aliaj, kiuj ne estas konataj.

Sed kio decas en tiu momento estas, diri dankon al ĉiuj, al tiuj, kiuj estas inter ni, al la aliaj, kiuj iam vivis, al tiuj, kiuj ankoraŭ nun estas ie ajn en la mondo kaj fosas sian sulkon. En ili ĉiuj radikas la sekreto, ke nia faka movado povas festi tiun datrevenon. La nuna momento estas kvazaŭ monumento, kiun konstruis la amaso da konataj kaj nekonataj gekolegoj dum trikvarona jarcento. Ĉiu loka grupano, kiu partoprenas en la societa vivo, ĉiu verkanto de artikolo, ĉiu grupestro kaj kursgvidanto, ĉiu kiu per siaj personaj kontaktoj, per korespondado kaj translima amikeco kontribuas al la humanecaj, pacaj celoj de la Internacia Lingvo, ĉiu LKK-ano kaj -helpanto, ĉiu kiu iam ajn transprenis funkcion en tiu granda organismo, ili ĉiuj konstruis tiun

monumenton de nia faka movado kaj e-bligis, ke tiu kongresa manifestacio povas esti festata. Dankon al ĉiuj!

Sed por ni nuntempuloj ne sufiĉu la danko. Mi opinias, ke la minimumo, kiun ni povas kaj devos fari, estas imiti niajn antaŭulojn. Kvankam la ĝeneralaj vivkondiĉoj ne estas avantaĝaj por ni kaj nia afero, ni tamen havas ion, kion la generacioj antaŭ ni ne havis: ni disponas potencan federacion, kiu kapablas regule aranĝi siajn kongresojn, kiu laŭplane laboras dum la jaro kaj kies plej multaj landaj asocioj havas propran vivon. Tiujn faktojn ni utiligu por estontaj evoluo kaj progreso. Se ni kaj niaj posteuloj pretos same sindoneme agi kiel la homoj antaŭ ni, la ekzisto de nia faka movado estos certigata.

Tio estas la granda kaj sola deziro, kiun mi kiel momenta gvidanto de IFEF kaj en la nomo de la tuta membraro kaj de ĉiuj amikoj de nia afero esprimas por la estonta bonfarto de nia federacio kaj de la fervojista movado entute. Vivu IFEF!

SALUTVORTOJ

de s-ro Gilbert Schmit (Luxembourg), ĝeneralprezidanto de la Federacio internacia de kulturflegantaj fervojistoj (FISAIC) okaze de la 36a IFEF-kongreso en Bulgario

Karaj esperantistoj fervojistaj,

De kiam ni interkonatiĝis en Oostende, preskaŭ unu jaro pasis. Tiom rapide kuras la tempo.

Multo okazis de tiam, esperoj plenumiĝis, aliaj ne, bedaŭrinde. Problemoj restis, precipe por ni fervojistoj. Pro tio ni estu nedisigeblaj - kiel estas nia kutimo kaj kiel ni ĝis nun ĉiam agis - por komune venki la malfacilaĵojn de nia epoko.

Tial reciproka kompreniĝo estas vere esenca, kaj por tio la komuna lingvo estas unu el la bazaj elementoj. Ĉi-rilate la fervojistaj esperantistoj havas ekstreme gvidan pozicion. Dank' al siaj klopodoj ili atingis elstarajn rezultojn. Por sia libertempa kultura okupado ili elektis altan celon, kiu postulas multon de ĉiu unuopulo. Sekve ne estas facile, entuziasmigi homojn por tia celo en nia rapide ŝanĝiĝema tempo, en kiu la tuja profito estas tiom decida.

Tamen - el la grandaj transformiĝoj, kiuj en la lastpasintaj jaroj far scienco, tekniko kaj ekonomio atakas la homojn kaj iliajn mediojn, evidente evoluas nova konscio. Al la humaneco, la kulturo, ja absolute al la vivo lastatempe oni donas pli da signifo. Ankaŭ al la tempo oni laŭŝajne konsentas aljuĝi novan dimension en nia teknikigita mondo. Ĝi nome denove servu pli multe por spiritaj kaj humanaj celoj. Tio fine signifas, ke la "homo sapiens" komencas retrovi al si mem, kaj la materialismo ekperdas valoron.

Por ni kulturflegantaj fervojistoj tio estas plua konfirmo por la ĝusteco de niaj opinioj kaj celoj. Tio estu por ni ĉiuj en FISAIC, sed precipe por vi fervojistaj esperantistoj stimulo kaj kuraĝigo.

En tiu senco mi deziras al ĉiuj geamikoj, kiuj povas partopreni en la 36a kongreso en Bulgario multe da ĝojo kaj kontentiĝo.

Al la bulgaraj amikoj mi jen kore dankas pro ilia gastamo kaj komplezo, kiuj ebligis organizi tiun kongreson. Ni ĉiuj scias, ke vi per tio akiris grandan meriton por la afero de la kulturflegantaj fervojistoj kaj precipe por la esperantistoj.

Tute laŭ senco de FISAIC tiu kongreso estas brila kontribuo por pli grandaj amikeco kaj kunlaboro inter la fervojistoj de Eŭropo. Tio estas por ni ĉefdeziro, kiu helpu pli bele formi nian estontecon. Pro tio denove mi deziras nome de la prezidantaro de FISAIC kaj en mia propra nomo plenan sukceson al tiu kongreso sur la Suna Bordo de Bulgario.

Gilbert Schmit

STATO KAJ PERSPEKTIVO

DE DISVOLVO DE LA FERVOJA TRANSPORTO EN P.R. BULGARIO

Resumo de prelego verkita de inĝ. Rad Sinigerov, ĉefredaktoro de la revuo "Železopáten Transport", tradukita de Georgi Dolapĉiev, Sofio, majo 1984.

Tiu prelego volas montri iujn faktojn el la pasinteco, la atingojn de la Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj (BDŽ) kaj la antaŭstarantajn taskojn realigotajn ĝis 1990 kaj en perspektivo. - La fervojo ĉiam estis portanto de la sciencteknika progreso. La unua fervojlinio en Bulgario estas konstruita 1863-1866 inter Ruse kaj Varna. Laŭ parlamenta decido de 1885 ĉiuj fervojaj linioj estas proprieto de la ŝtato. Fine de la 19a jarcento la fervoja reto atingis 1550 km, en 1944 ekzistis 3318 km kaj en 1983 jam 4616 km, el kiuj 1848 km estas elektrizitaj (25000 V/50 hc). Dutrakaj estas 714 km. Por BDŽ laboris 742000 personoj en 1983.

Komence de la sesdekaj jaroj oni ekenkondukis dizelan kaj elektran trakciojn, jam en 1979 la utiligo de vaporlokomotivoj estis eliminita. La dizelaj lokomotivoj de BDŽ estas fabrikataj en Sovetunio, Rumanio, GDR, Hungario kaj Aŭstrio, la elektrajn liveras Ĉeĥoslovakio. 73% el ĉiuj fervojtransportoj plenumiĝas per elektra 27% per dizela trakcio.

La varvagona parko, komplete en BDŽ-uzinoj konstruita, je 71% estas kvaraksa. Ekzistas specialvagonoj precipe por grentransporto, cisternvagonoj por semento kaj por diversaj fluidaĵoj, flanke malŝarĝeblaj funelvagonoj por transporto de karbo kaj aliaj ŝutvaroj, platvagonoj por konteneroj k.a., entute ĉ 32% el la parko. Sur la bulgara reto trafikas ankaŭ varvagonoj el Sovetunio konstruitaj por larĝa ŝpuro 1520 mm, alvenantaj per la pramŝipa servo Iliĉovsk-Varna; tie ili trapasas ŝpurŝanĝejon - detalojn vidu sub "fervojaj aktualaĵoj el diversaj landoj".

Post 1966 komenciĝis grandskala aplikado de aŭtomatiko kaj telemekaniko: Regulista Centralizo de Sofio al Karlovo (150 km), aŭtomata trajnregado de Sofio al Plovdiv (156 km). Maŝinoj por moderna vojripara tekniko estas importitaj; per tio oni atingis rapidecon ĝis 130 km/h en iuj regionoj.

Ŝarĝ-malŝarĝaj operacioj okazas je 68% mekanike; En 1983 BDŽ realigis 62 % de la ŝtata transportkiomo en netotunkilometroj, kaj 30% de la pasaĝerkilometroj: 83 milionoj tunoj da ŝarĝoj kaj 97 milionoj pasaĝeroj laŭ meza transportdistanco de 218 respektive 75 km. La enspezoj en 1982 atingis 712 milionojn da levoj, la elspezoj 625 milionojn da levoj.

La pluan disvolvon por BDŽ difinas Kompleksa programo laŭ kvin direktivoj:

1) akcelita elektrizado kaj dutrakigo de la ĉefaj fervojlinioj;
2) aŭtomatigo de la trafikregado;
3) modernigo de manovraj stacioj;
4) plia mekanigo de la ŝarĝ-malŝarĝaj operacioj;
5) renovigo de la veturilaro.

Sendepende de la plimultiĝo de privataj transportrimedoj oni prognozas por la jaro 2000 ke la pasaĝertransporto pliiĝos per ĉ 20% kompare kun 1980. Pri la vartransportoj oni antaŭvidas pliiĝon de 83 milionoj tunoj al 93 milionoj tunoj en 1985 kaj al 147 milionoj tunoj en la jaro 2000. Oni atendas, ke la relativa kvoto de la fervojaj transportoj rilate al la transportoj per kamionoj ŝanĝiĝu de 56 : 42% en 1980 al 65 : 33%. Novaj fervojlinioj kun suma longeco de 500 km estas konstruotaj. Por ebligi rapidecojn ĝis 160 km/h oni anstataŭos la relojn de 49 kg/m per pli peza tipo. Senbreĉa veldado estos daŭrigata. Grandan atenton oni dediĉos al la riparkvalito de konteneroj, varvagonoj kaj pasaĝervagonoj.

Kadre de internacia labordivido la fervojo de P.R. Bulgario aktive partoprenos en la prilaboro de komunaj projektoj kun la aliaj eŭropaj landoj.

(Ritt)

AKTUALAĴOJ EL 11 LANDOJ

PREZENTITAJ DUM LA 36A IFEF-KONGRESO

Belgio: Kvar aktualaj detaloj - pri nova horarstrukturo, pri duetaĝaj pasaĝervagonoj, pri ĝislokomotiva radiofonio kaj pri lingvaj kursoj en trajnoj.

Ek de somero 1984 la belgaj fervojoj adoptas la principon de kadencaj horaroj, t.e. forveturo ĉiam je la sama minuto, ĉiam sama vojo, samaj deveno kaj destino, samaj haltstacioj. Unu trajno po horo, por ĉiu trajnkategorio: IC = interurbaj, IR = interregionaj, L = ĉiustaciaj ("lokaj") pasaĝertrajnoj. Aldone trafikas dum pinttrafikaj horoj ekstratrajnoj P = navedtrajnoj; dum feriaj periodoj cirkulas turistaj trajnoj = T. - Internaciaj trajnoj kaj vartrajnoj ne estas koncernataj de tiu nova horarstrukturo, ĝi celas plibonigi la koneksajn rilatojn kun aŭtobusaj linioj kaj plialtigi la mezan rapidecon.

Per duetaĝaj pasaĝervagonoj oni volas pli bone solvi la transportproblemojn pri la naveduloj ĉiutagaj, ĉar nek eblas sufiĉe plialtigi la nombron de trajnoj dum tiuj horoj pinttrafikaj nek plilongigi la trajnojn pro nesufiĉa longeco de la kajoj. Provoj kun prunteprenitaj duetaĝaj vagonoj el Francio antaŭiris la mendon de tiaj veturiloj ĉe belgaj uzinoj.

De aŭtuno 1983 la kondukistoj sur la linio Antverpeno-Bruselo-Charleroi povas radiofonie interparoli rekte kun la regulisto de la trajntrafiko. Necesis instali relajso-antenojn en dekkilometraj interspacoj laŭlonge de la linio. La trajntrafika regulisto povas komunikiĝi kun ĉiu trajno aparte sed ankaŭ samtempe kun ĉiuj trajnoj. La kondukistoj tiel ne plu estas izolitaj, la sekureco kaj reguleco de la trajntrafiko profitos el tio. Sekvos baldaŭ sama ekipado de la linio Oostende-Bruselo-Welkenraedt, celo estas 2000 kilometroj de la belgaj relvojoj ĝis 1986.

Dum la pinttrafikaj horoj kiun faras la naveduloj en la trajnoj? Ili legas, dormetas, ludas kartojn, faras krucvortojn, kroĉetas, trikas, babilas, revas aŭ simple enuas. Ĉu ne eblas pli fruktodone okupi ilin? En Belgio oni parolas tri lingvojn laŭregione: la nederlandan, la francan kaj la germanan. Por siaj profesiaj aktivecoj belgo bezonas la konon de du lingvoj minimume. En la valona parto de la lando, kie oni parolas la francan lingvon, nun profesiaj profesoroj instruas prove en kelkaj navedaj trajnoj la nederlandan aŭ/kaj la anglan lingvon. La interesuloj devas elekti la taŭgan vagonon. La servo estas senpaga.

(Sen bildoj prezentis:
Lucien de Sutter)

Britio:

Metroo en la distrikto Tyne and Wear

Por la urb-aglomeraĵo Newcastle/ Sunderland en nordorienta Britio, fama kiel ŝipkonstrua centro ĉe la riverbuŝo Tyne, oni konstruis dum la lastaj 4 jaroj 54 km longan normalŝpuran metroreton, el kiu tamen nur 5 km kaj 7 el 41 stacioj troviĝas en subteraj tuneloj. Por 43 km oni uzas eksfervojajn trakojn, la kurento (1500 voltoj kontinua kurento) venas tra supertraka kontaktlineo per unugamba pantografo al la duelementaj trajnoj kun po 3 boĝioj (B-2-B). En la stacioj ne estas deĵorantoj, per televid-kameraoj oni observas la kajojn, la biletvendaj aŭtomatoj redonas ŝanĝmonon, ĉe la barierkontrolaj aŭtomatoj la traireja interspaco estas sufiĉe larĝa ankaŭ por handikapulaj rulseĝoj, la kondukisto de ĉiu 28 m longa kaj 39 t peza trajno havas radiofonian kontakton kun la centra regadejo kaj li povas komuniki informojn al la pasaĝeroj en la du vagonoj. Maksimuma rapideco estas 80 km/h, kapacito de ĉiu trajnunuo 84 lokoj por sidantoj

kaj 80 por starantoj, en trafikpintaj horoj ĝis 272 personoj povas stari. Ĉiutage oni transportas 130 mil personojn, la trafikpinta trajnfrekvenco estas 3 min. en la centro, 10 min. periferie. La biletoj validas ankaŭ por la regionaj aŭtobusoj. La veturilaron kaj la tutan sistemon produktis la entrepreno METRO-CAMMELL, kiu ankaŭ liveris metrovagonojn por Londono, Hongkong kaj por la Kowloon Canton fervojo en Ĉinio.

(kun 8 diabildoj
prezentis: Frank Curtis)

Bulgario:

La pramŝipa ligo Varna-Iliĉovsk (USSR)

Post nur trijara konstrutempo estis realigita en novembro 1978 pramŝipa interligo de Bulgaraj Ŝtatfervojoj (BDŽ) kaj la fervojoj de Sovetunio (SŽD). Ĝi fariĝis necesa pro la kreskanta amplekso de transportendaj ŝarĝoj inter ambaŭ landoj. La realigon de tiu "rekta ponto" komplikigis la ŝpurdiverseco: en Bulgario normalŝpuro 1435 mm, en Sovetunio 1520 mm larĝa ŝpuro. La teknika solvo estas interŝanĝo de la vagonaj radaksoj post alveno en Varna, unuafoje en la mondo praktikata metodo. (Vidu tamen la fakprelegon 1979 pri RAILSHIP, funkcianta de 1975. Red.) En la unuaj kvin jaroj de regula ekspluatado estas transportitaj pli ol 14 milionoj da tunoj de ŝarĝoj, kio pruvas la taŭgecon kaj ekonomian utilecon de tiu granda ekipaĵo. Pligrandigo de la kapacito al 7 milionoj da tunoj estas planita.

La 4 pramŝipoj trafikantaj nuntempe havas la nomojn Ŝipka, Plevka, Sevastopol kaj Odessa; ili estas 185,4 m longaj, 26 m larĝaj, kun kapacito de 12160 toneloj. Sur tri ferdekoj kun po 5 trakoj estas lokeblaj 108 varvagonoj kun larĝa ŝpuro. Duetaĝa lifto kun portipovo de 170 tunoj plenumas la disdividon de la vagonoj, kiuj povas pezi ĝis 84 t. La supra ferdeko akceptas 49, la meza 43 vagonojn, la ŝipkelo 16. Ankaŭ eblas transporti ŝoseveturilojn aŭ traktorojn kun ĉena tekniko. La pramoj trafikas kun rapideco de 19 nodoj kaj bezonas 12 horojn por transveturi la Nigran Maron. La navigado estas certigata ĉe ĉiaj meteorologiaj cirkonstancoj.

La ŝpurŝanĝejo en Varna disponas pri vasta trakaro kaj mekanikaj instalaĵoj por samtempe trakti 24 vagonojn. En unu tagnokto kelkcent vagonoj povas trapasi la ŝpurŝanĝejon; Oni eksperimentas ankaŭ kun radakskompletoj aŭtomate adapteblaj al ambaŭ ŝpuroj. (Tian sistemon praktikas TALGO-trajnoj inter Hispanio kaj Francio. Red.) La nun funkcianta pramŝipa ligo povas fariĝi bazo por plua disvolvo de tiaj komunikoj.

(Sen bildoj prezentis: Georgi Dolapĉiev. La protektita vizito de la pramŝipa komplekso en Varna dum kongresa ekskurso bedaŭrinde ne estis realigebla)



S-ro Georgi Dolapĉiev prelegas.
Li prezentis la fakprelegon, kies resumo troviĝas sur paĝo 53. La kompleta teksto aperis en 14paĝa kajero, formato A 5, kun plaĉa kovrilo. Havebla ĉe BFES.

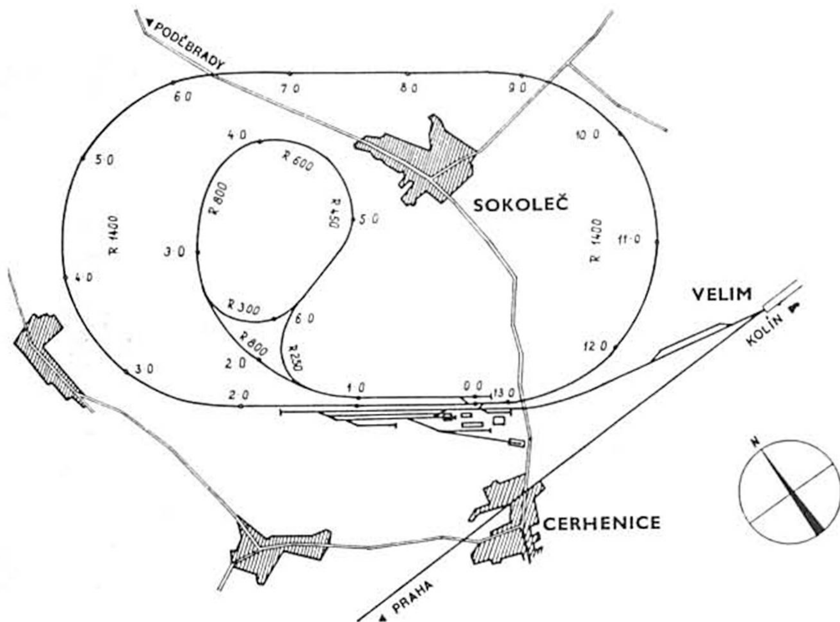
Ĉeĥoslovakio:

Fervoja Esplorinstituto en Prago

La Fervoja Esplorinstituto en Prago estas gvidanta laborejo por scienteknika evoluo de fervojoj en ĈSSR. Ĝia laboro estas la solvado de esploraj, evoluigaj kaj normaj taskoj de fervoja transporto. Krom sia baza tasko ĝi plenumas pluajn laborojn, ekzemple funkciojn de ĉefa difekoskopia centro en la branĉo de trafiko, centro por sciencaj kaj ekonomiaj informoj, instrucentro por edukado de sciencaj laboristoj en kelkaj fakoj rilate fervojon. La instituto plenumas ankaŭ funkciojn kiuj rezultas el ĝia membriĝo en internaciaj fakaj organizaĵoj, precipe UIC, ORE, OSĴD.

La instituto havas dek esplorajn kaj evoluigajn departementojn, nome por ekonomiaj problemoj en fervoja trafiko, por fervojtrafikaj kaj transportaj problemoj, por lokomotiva mastrumado, por traka mastrumado, por vagona mastrumado, por elektrotekniko, por telekomunika kaj sekuriga teknikoj, por materialaj problemoj, por komputado kaj ĝia apliko en fervoja trafiko, kaj por aŭtomatigaj sistemoj de direktado en fervoja trafiko.

Multsignifan rolon havas pliaj sekcioj de la Fervoja Esplorinstituto, precipe la Ŝtata Provcentro, kiu havas pritaksan aŭtoritaton por relaj veturiloj, kaj la sekcio por akceptado de relaj veturiloj fabrikataj en kaj ekster Ĉeĥoslovakio. Speciale gravan signifon havas la Fervoja Esplorprova Ringo, apartenanta al la instituto. Kiel eksperimenta bazo ĝi ebligas fundan provadon de teknikaj sistemoj antaŭ ilia enkonduko en realan fervojan trafikon. Jen kelkaj detaloj pri tiu instalaĵo, kiu estas preskaŭ unika tutmonde.



La Fervoja Esplorprova Ringo funkcias jam de 1963, ĝi estas la unua tiutipa provsistemo por normala ŝpuro (1435 mm). Ĝi konsistas el Granda Ringo kun longeco de 13.277 m, kaj Malgranda Ringo kun longeco de 3.951 m. La granda ringo servas ĉefe por elprovoj de relaj veturiloj, de konstruelementoj

por traka superstrukturo, de elementoj aú sistemoj de komunika kaj sekuriga teknikoj, de aútomatigaj kaj elektraj ekipaĵoj. La malgrandan ringon oni uzas por elprovi la vivodaúron de unuopaj konstruelementoj superstrukturaj aú por specifaj eksperimentoj en trakaj kurbiĝoj kun malgrandaj radiusoj de 300 ĝis 800 metroj.

La provringo havas memstaran elektrocentralon, kiu povas liveri kaj kontinuan kaj alternan trakcikurenton laúbezone reguleblan. Pro siaj kvalitoj la Esplorprova Ringo estas eluzata ne nur de Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj (ĈSD) sed ankaú far de internaciaj instancoj (UIC, ORE) kaj fervojoj de diversaj landoj. Lastatempaj esploroj koncernis aútomatan legadon de numeroj sur ŝarĝvagonoj, la malhelpan efikon de elektra trakcio al komunikaj kaj sekurigaj sistemoj, la efikon de radaksa troŝarĝigo (22 anstataú 20 tunoj) al la traka superstrukturo kaj al la veturilo, ktp.

(Sen bildoj prezentis:
inĝ. Petro Chrdle)

Finnlando:

Nova fervojlinio al la sola profundakva haveno en la Botnia Golfo, Tahkoluoto apud Pori

En Tahkoluoto (malgranda insulo duonligita kun la insulo Reposaari) funkcias jam oleohaveno ekde 1958 kaj karbohaveno ekde 1976, sed sen kontakto kun la fervoja reto. La malfermo de la karbohaveno donis bonan impulson al planoj por la konstruo de fervojlinio ĝis la nova haveno. La intertraktadoj inter la Ŝtatfervojoj (VR) kaj la urbo Pori kiel ĉefa partnero rezultigis konstrukontrakton en 1978 kaj la efektivaj laboroj povis komenciĝi en novembro 1980. La plej laborpostulantan parton de la linio, nome la fervojponton de Mäntyluoto al Tahkoluoto, oni pretkonstruis en du jaroj, kaj tiel oni ankaú ebligis fervojan veturon ĝis la havenareo de Tahkoluoto ek de la fino de 1982. La koncerna ponto estas 140 metrojn longa kaj ĝi havas kvin aperturojn. Ĉiu aperturo longas meznombre 28 metrojn kaj la du unuaj aperturoj formas turnponton kun du egallongaj brakoj. La turnponton funkciigas elektrohidraúlika mekanismo.

La nova linio longas entute 11,7 km kaj sur la havenareo troviĝas ĉirkaú 2 km da branĉtrakoj. La strukturo konsistas el kontinue velditaj reloj je 43 kg/m sur betonaj ŝpaloj kaj kun subtena tavolo el ŝtonrompaĵoj. La adiciita dikeco de la strukturtavoloj estas 140 cm.

La nova fervojlinio servas jam ekde decembro 1983 por la transportado de karbo kaj industriaj materialoj. La oleotransportoj komenciĝas ĝuste ĉimonate en majo 1984. Pri la amplekso de transportoj estas ankoraú tro frue indiki iajn ciferojn. La kapacito de la haveno (ne jam finkonstruita) tamen estas planita tiel, ke ĝi sufiĉos por ĉiuj atendeblaj transportkvantoj.

Sur la havenareo estas nun konstruata trakkorto kun tri manovrotrakoj ofertantaj starlokojn por vagonaroj ĝis 500 m longaj. La trakkorto situas sur nova teraso kunmetita de ŝtonrompaĵoj el la konstruo de la nova profundhaveno. La definitiva bazeno de ĝi estos 200 m larĝa kaj 500 m longa. Ĝi estos finkonstruata en septembro 1985, alirebla eĉ por ŝipoj kun ŝarĝeblo de pli ol 100.000 tunoj.

(Sen bildoj prezentis:
Mag. Nils Gösta Narvala)

Germana Demokratia Respubliko:

Lingvokomprena eksperimento en fervoja trafiko

La Altlernejo por trafiko de Dresden okazigis interesan eksperimenton. Temas pri ĝis nun ne solvita problemo ĉe informado al eksterlandaj pasaĝeroj. Fakgrupo de esperantistaj fervojistoj en Kulturligo de GDR ellaboris tri frazojn konsistantajn el internacia konataj vortoj pri gravaj trafikinformoj, nome pri

- enveturo de trajno
- malfruiĝo de trajno kaj
- kajoŝanĝo de trajno.

Lingva bazo de tiu frazaro estis Esperanto, ĉar tiu lingvo enhavas ĉiujn internacie konatajn vortojn inkluzive numeralojn. La lingvokomprena eksperimento okazis kun 119 gestudentoj - memkompreneble neesperantistoj. Sufiĉe longe antaŭ la eksperimento la studentoj povis legi klarigan afiŝon kun tradukita teksto. Poste la afiŝo ne plu legeblis. La eksperimento mem konsistis el 5 diversaj anoncoj en la internacia lingvo.

Jen la rezulto:
96% da studentoj komprenis pri la objekto (do: enveturo, malfruiĝo, kajoŝanĝo). 79% da studentoj komprenis pri la numeraloj.

Realigo de tia informado en praktiko estus relative facila afero, preskaŭ senkosta. En fervojaj stacioj kun grava internacia trafiko antaŭ alveno de trajnoj al eksterlando oni anoncu per laŭtparolilo en internacia lingvo kiel ripeto de nacilingva avizo. Por ke la neesperantista publiko pli bone komprenu la informojn, oni klarigu la tri frazojn kun numeraloj

- en komenca etapo sur afiŝoj en la stacidomoj
- en fina etapo en horarlibroj ĉe la piktogram-klarigo.

Tia realigo havus du avantaĝojn: unue plibonigi la trafik-informadon al eksterlandaj pasaĝeroj; due praktike apliki kaj sekve vaste konatigi Esperanton.

La pioniroj en tiu afero povas esti nur esperantistaj fervojistoj entuziasme agantaj sub gvidado de IFEF. Do mi proponas al IFEF pritrakti la aferon en komisiono. Mi ankaŭ pretas doni pli detalan materialon al IFEF-komisiono.

(Sen bildoj prezentis:
Heinz Hoffmann)



Hispanio:

Nova trajno PENDOL-TALGO

La 31an de majo 1981 okazis la unua vojaĝo de la hispana trajno PENDOL-TALGO, de Madrido al Parizo. Ne estis necese transtrajniĝi ĉe la landlimo, ĉar la ŝanĝo de la radaksa ŝpuro plenumiĝis aŭtomate, samkiel ĉe la simpla TALGO. Jam en 1974 komenciĝis provoj por solvi la problemon de kurbiĝoj kun malgranda radiuso kaj malmulte da ĝireja kromalteco, kaj ebligi pli rapide veturi en tiaj lokoj.

La solvo trovita baziĝas sur la sistemo de klinebla framo, - jam uzata de la brita eksperiment-trajno APT, de la itala PENDOLINO kaj la balanciĝa elektrotrajno de RENFE en Hispanio. Tamen ekzistas notinda ŝanĝo, ĉar ĉe la PENDOL-TALGO la pendoladon ne suferas la framo. Oni atingis naturan balanciĝon de la framo, levante la subtenan surfacon super la gravitan centron pere de aparta aranĝo konsistanta el interna risorto. Tiu ĉi natura suspensio baziĝas sur pneŭmataj risortoj, kiuj pere de nivelvalvoj regulas la alton kaj tenas la framon paralela al la surfaco de la trako. Cirkulante sur kurbo la nivelvalvoj ĉesas funkcii kaj la risortoj, kiuj estas elastaj elementoj, deformiĝas klinante la vagonon dank' al la centrifuga forto.

Pluraj specoj de pendol-vagonoj estas fabrikataj: kun sidlokoj, kun litoj, kun trinkajbufedo, kun restoracio, kaj ankaŭ helpa pakaĵvagono. La vagonoj kun sidlokoj estas unua- kaj duaklasaj kun pakaĵejo en la vestiblo, anatomiaj pivotseĝoj, tabletoj por manĝi, aŭtomate malfermiĝantaj pordoj, tualetejo-plus-necesejo.

Resume oni povas diri, ke ĝis la sukceso de la PENDOl-TALGO pasis multaj intencaj laborhoroj, sed nun ekzistas grandaj eblecoj por la estonteco. Tiu ĉi nova koncepto en la fervoja esplorado, pri kiu fieras PATENTES TALGO S.A. estos espereble la unua paŝo al ĉiam pli bona servo por la uzantoj de la fervojo.

(kun 12 bildoj prezentis: Rafael Ruiz)

Hungario:

Centjara estas la fervojlinio Szombathely-Köszeg

La konstruo de fervojlinio inter urboj Szombathely kaj Köszeg anticipis peniga periodo. Proksime de Köszeg situas la urbo Sopron, de kie jam en 1847 oni ekfunkciigis fervojon al Vieno. En 1848 la parlamento aprobis leĝartikolon n-ro 30 pri la fervojo. Tiu ĉi evento rezultigis grandan ekprosperon. Tamen Köszeg longdaŭre ne povis ekkonstrui fervojon, ĉar la fiasko de liberec-batalo kaj la imperiestra absolutismo haltigis la entuziasmon. Kiam post 17 jaroj oni konstruigis fervojlinion en la okcidenta parto de la lando, ĝi evitis la urbon Köszeg. Fine la leĝartikolo n-ro 31, aperinta en 1880, donis eblecon konstrui fervojon en Köszeg. Apenaŭ unu monaton post la apero de tiu leĝartikolo pri la lokinteresaj fervojoj, la urbestro fondis konsorcion kun 15 membroj. En aŭgusto 1880 li ricevis preparlaboran permeson. En januaro 1881 pretiĝis la fervojkonstrua plano kaj unu jaron poste la imperiestro Joszef Ferenc I aprobis ĝin. En majo oni finis la preparlaboron kaj oni publikigis "budĝetan konkuron", kiun gajnis du kunentreprenistoj. Samtempe oni mendis du lokomotivojn de la firmao Hagans en Erfurt -, la alvenintaj lokomotivoj ricevis la nomojn Köszeg (laŭ la urbo) kaj Jurisisch (laŭ la nomo de iama heroo el Köszeg, defendanta fortikaĵkapitano kontraŭ la atako de turkoj). Estis menditaj ankaŭ 5 pasaĝervagonoj de la vagonfabriko Simmering.

La grandsignifa konstrulaboro komenciĝis en oktobro 1862, en julio 1883 traveturis la fervojlinion la unua trajno al Köszeg, portinte konstrumaterialon. La 15an de aŭgusto 1883 oni solene inaŭguris la fervojajn haltejojn Német-Gencs kaj Lukácsháza Nemescsó. Loka revuo raportis jene: "Admirinda solenaĵo estis! Sur iu strata standardo tre trafa onidiro signas al ni: Ni prenu la evoluon! Verdaj branĉetoj kovris ĉion. Ĉie florbukedoj. La tagmeza sonorigado trovis la duonon de loĝantoj surstrate, ĉar ĉiu ekiri al la fervojo.

La merito apartenas al Köszeg, ĉar ĝi estis avangardo en la fervojkonstruo - sur la teritorio de Transdanubio ĉi tie konstruiĝis la unua lokinteresa fervojo, kaj baldaŭ evidentiĝis, ke ĉi tie konstruiĝis la plej malmultekosta fervojo de la lando. Ĝis la jarfino tiu fervojo alportis jam netan profiton de 6496 forintoj.

Tiu ĉi fervojo festis sian centjaran jubileon en 1983. Se oni rerigardas al la centjaraj eventoj, briloj kaj ombroj, akceliĝoj kaj regresoj sinsekvis unu la alian en la historio de tiu fervojo. Ĝi travivis du mondbrulojn, plivastigojn kaj detruojn, rekonstruojn kaj tiajn tempojn, kiam ĝia ekzisto riskiĝis. Estis luktadaj bataloj, en kiuj ĉiam la prospero venkis.

(Kun 20 bildoj prezentis: János Patay)

Norvegio:

Nova ekspedaparato ĉe la Norvegaj Ŝtataj Fervojoj (NSB)

NSB reorganizas la sistemon de enspez-kalkulado. Baza paŝo estas enkonduko de novaj ekspedaparatoj. Prototipo jam dum monatoj estis en provuzo en diversaj ekspedejoj, nun ĝenerala enkonduko komenciĝis. La nova aparato konsistas el tri komponentoj: mikrokomputilo, skribaparato kaj ekrano. La mikrokomputilo, konstruita en Norvegio, havas primaran memorkapaciton de 640 mil signoj kaj sekundaran de 10 milionoj signoj. Por enmeti programojn oni uzas diskedojn, provizore ankaŭ por elpreni la kolektitajn informojn oni uzas diskedojn. Du diversaj tipoj de skribaparatoj estas uzataj, unu por elskribi unuopajn biletojn, la alia elskribas biletojn sur kontinua bendo. La ekrano estas fabrikita en Norvegio. Ĉiuj komponentoj estas normaltipaj, nur la programoj estas fervojspecifaj; tiel NSB ne estas dependa de unu fabriko.

La aplikeblecoj de la ekspedaparato estas tre multflankaj:

- ĝi emisias ĉiuspecajn fervojbiletojn, ankaŭ kombinitajn (ekz fervojo/ŝipo), kalkulas la prezojn, konsideras rabatojn. Por plej multe uzataj vojaĝdestinoj suficas premi unu specialan klavon;
- ĝi kalkulas la frajton por ekspressendaĵoj, konsiderante eventualajn specialajn interkonsentojn kun la klientoj, ĝi afrankas la frajtpaperon aŭ debetas frajtkonton de kliento; ĝi same estas uzebla por ekspedi pecaĵojn;
- ĝi sammaniere traktas vagonŝarĝojn, plej ofte transportatajn surbaze de individuaj kontraktoj inter klientoj kaj la fervojo;
- la aparato prizorgas ĉiujn enspezajn kalkulraportojn por la ekspedejo;
- ĝi servas kiel informdonanto por ĉiuspecaj biletprezoj aŭ vartarifoj.

Provizore la registritaj informoj estas ĉiutage sendataj al la kalkulcentro en Oslo per diskedoj. Post mallonga tempo ĉiuj ekspedaparatoj estos konstante ligitaj kun tiu centro. Tie oni prizorgas la finajn monatajn kaj jarajn kalkulraportojn. Oni atingis per tio pli bonkvalitajn rezultojn kaj ŝparis konsiderindajn elspezojn.

Venontaj paŝoj estos akomodi kaj ligi la ekspedaparatojn al la enlanda kaj poste al la tutskandinavia rezervadsistemo por sidlokoj, kuŝ- kaj litlokoj; alia nova apliko estos ligo al la komputila GTL-sistemo, kiu prizorgas kontrolon kaj gvidadon de la totala varvagonstoko de NSB. Fina celo estas krei kompletan enspezkalkulan sistemon, kiu rapide, fidinde kaj malmultekoste donos ĉiujn necesajn informojn al ĉiuj niveloj de nia fervoja sistemo.

(Kun 9 diabildoj prezentis: Per Engen)



City Express ↗

Tåget gör restid till arbetstid.

LA TRAJNO FARAS VOJAĜTEMPON LABORTEMPO

Svedio:

Trajnsistemo CITY EXPRESS:

La Svedaj Ŝtatfervojoj (SJ) startis en 1983 novan trajnsistemon CITY-EXPRESS kun la celo konvinki vojaĝantojn, precipe komercistojn, uzi trajnojn anstataŭ enlandajn aviadilojn por siaj deĵoraj vojaĝoj. La novaj trajnoj trafikas de Stockholm al Göteborg kaj de Stockholm al Karlstad. SJ do volas fari siajn servojn pli allogaj.

La novaj ekspresoj konsistas el 4 vagonoj unuaklasaj kaj restoracivagono. Kiel en aviadilo kunveturas trajnservistino. Oni povas lui konferenc-kupeon kaj uzi la tempon por laborkunveno, oni povas telefoni el la trajno kien ajn. La restoracivagono funkcias kiel en pasintaj tempoj: oni servas bongustan manĝon sur porcelano - ne sur plasto enpakita en celofano.

Kompreneble ĉio havas sian prezon: aldone al unuaklasa bileto oni krompagas 75 svedajn kronojn. La ekspresoj trafikas nur labortage, semajnfine ili estas liberaj por eventuala uzo kiel ĉartoveturilo.

La distanco inter Stockholm kaj Göteborg estas 500 km, la trajnvojaĝo daŭras 4 horojn; kompare al aviadilo, per kiu oni bezonas 2 horojn 40 min. de centro al centro de la urboj. Do laŭ la tempo la trajno ne povas konkurenci kun flugo, sed tamen la komercistoj povas gajni tempon, ĉar ili povas survoje labori aŭ konferenci.

Pri la rezulto: dum la printempa periodo oni konstatis profiton de 500 mil SKr, kvankam nur 70 anstataŭ atenditaj 100 pasaĝeroj vojaĝis potrajne, entute 15 mil. Ĉu oni plivastigos la sistemon, pri tio oni ne jam decidis.

(Sen bildoj prezentis: Evert Rausek)

Svislando:

Pontotunelo sur la Gotthard-fervojo

En 1882 estis konstruita la Gotthard-fervojo kun siaj multaj tuneloj kaj pontoj trans profundaj valoj. Antaŭ 30 jaroj oni komencis ilin sinsekve plifortigi aŭ novkonstrui. La lasta ponto je la norda flanko estas la Rorbach-ponto, inter la stacioj Wassen kaj Göschenen. Ĝi konsistis el du apartaj ferpontoj, konstruitaj 1882 kaj 1893. La Rorbachponto ofte estis danĝerita de lavangoj, precipe la fundamentoj. La 6an de januaro 1978 okazis la plej forta lavango-atako, kiu kovris ambaŭ relparojn de la ponto per neĝo, rokoj kaj arbotrunkoj, difektis la mastojn por elektra kurento. Dum tri tagoj la trafiko estis interrompita ĝis kreo de provizoraj solvoj. Montriĝis, ke ankaŭ la lavangoprotekta arbaro estis detruita. Estis absolute neeble tie konstrui urĝe necesajn lavango-protektilojn en la necesa nombro kaj disponebla tempo.

Oni ekzamenis konstrui tunelon por ĉirkaŭveturi la danĝeran lokon, sed tio montriĝis ne nur tro multekosta sed postulus tro longan konstrutempon. Estis decidite konstrui novan ponton en formo de tunelo. Temas pri betona tubo kiel ponto, kiu povu kontraŭstari al ĉiuspecaj lavangoj. Tiu tubo transigas kun longeco de 88 metroj la valon 40 m profundan. Ĉe ambaŭ pontfinoj oni konstruis lavango-galeriojn de po 45 m longeco, por atingi maksimuman protekton.

Eblas labori tie nur dum somero. En 1983 komenciĝis la beton-gisado de la tuneltubo, ĉiusemajne 11 metrojn longa peco estis antaŭenŝovita sur preparita laborponto, kaj algisita ĉiam nova peco de 11 metroj, tiel dum 8 semajnoj sinsekve. En aŭgusto la tuneltubo estis finkonstruita. Tiam la unua el la malnovaj ferpontoj estis malkonstruita, la Gotthard-fervojo povis trafiki nur sur unu trako dume. Poste la 88 metrojn longa kaj 8000 tunojn peza tuneltubo estis je duono ŝovita al sia nova loko kaj unu trako tra ĝi instalita, sur kiu devis flui la tuta trafiko. Nun oni povis malkonstrui la duan ferponton kaj en unu nokto (16/17 de oktobro) la tuta nova ponttubo estis ŝovita al sia definitiva loko. Post nur kelkhora sentrajna paŭzo la trajnoj povis sur ambaŭ trakoj veturi tra la nova tunelponto.

Okazis pezoprovo: 10 lokomotivoj kun pezo de 1200 tunoj ŝarĝis la ponton kaj estis konstatite, ke la kalkuloj ĝustis.

Fine jen kelkaj ciferoj: la betona tubo larĝas 11,7 metrojn kaj altas 8,7 metrojn. La antaŭstreĉita betono enhavas ŝtalkablojn de 220 tunoj kaj la kostoj estis proksimume 11 milionoj da svisaj frankoj.

(Kun 12 diabildoj prezentis:
Otto Walder)

RAPORTOJ

FAKPRELEGA KOMISIONO

ĉiujare frontas la saman problemon: la tempo por prepari la fakprelegon forflugas, terminaro ne jam ekzistas. Malgraŭ tio s-ro Dolapĉiev sukcesis ĝustatempe traduki la de eminenta bulgara fervojisto verkitan prelegon, certigi la lingvan revizion kaj presigi (unuafoje) la prelegotekston.

La programero post la fakprelego, "fervojaj aktualaĵoj el diversaj landoj" estis bone preparita; inter ĝi kaj la fakprelego oni montris filmon pri modernigo de la fervojtransporto en Bulgario, sinkronizita esperantlingve de s-ro Dolapĉiev, voĉe prezentita de la aktorino Belka Beleva.

La temo por la venontjara fakprelego estos la eksterordinaraj fervojtransportoj, do la transporto de objektoj kun pli granda volumeno ol permesas la ordinara ŝarĝlinia profilo.

Ritterspach

RAPORTO

pri la laboro de Terminara Komisiono

La Terminara Komisiono okazigis sian unuan dumkongresan kunsidon la 14an de majo 1984 posttagmeze. Partoprenis ĝin 22 terminaraj kunlaborantoj kaj gastoj el 12 landoj. La komisiono konstatis unue la faritan traduklaboron dum la pasintjara laborperiodo, kio konsistis ĉefe el traktado de dubaj kaj sinonimaj terminoj. Krom la skribaj perleteraj reciprokaj kontaktoj kaj aperintaj 10 Terminaraj Kurieroj la komisiono okazigis ankaŭ interkongresan kunvenon en Parizo la 17an kaj la 18an de marto 1984. Krom la farita faka traduklaboro tie meritas atenton kaj laŭdon la vizito al plej modernaj signalsekurigaj instalaĵoj por aŭtomate reguligi la trajntrafikon.

Paralele kun la polurado de sinonimoj kaj necesaj korektadoj, du terminaraj kunlaborantoj el Ĉeĥoslovakio kaj Hispanio komencis kaj faris jam konsiderindan laboron, la slipigadon de pretaj terminoj. Tiu laboro estas necesa laboro por starigo de E-indekso.

Inĝ. Ludoviko Sekereŝ

RAPORTO

de Fervoja Koresponda Servo

En 1983 FKS ricevis 24 leterojn de petantoj de adresoj, el kiuj

7 estis el Francio,
1 el FRGermanio,
1 el Germana Demokrata Respubliko,
1 el Hispanio,
5 el Hungario,
5 el Ĉeĥoslovakio,
1 el Rumanio,
1 el Pollando,
1 el Sovetunio.

En 1982 mi ricevis nur 14 leterojn. La nombro plialtiĝis dank' al la reklamo en Internacia Fervojisto.

Demissy

RAPORTO PRI HISTORIO-KOMISIONO

en la plenkunsido de la 36a kongreso.

En la lastjara kongreso en Oostende mi raportis, ke la manuskripto por la planita Historio-broŝuro estis pretigita. Tio neniel signifis, ke la laboro estis finita. Male, restis ankoraŭ multo por fari, kiel ĉiu scias, kiu iam okupiĝis pri presaferoj. Tamen ni sukcesis helpe de kelkaj bonvolemuloj ĝustatempe plenumi ĉiujn taskojn, tiel ke la broŝuro povis esti prezentata tie ĉi en la 36a IFEF-kongreso.

La komisiono esperas, ke la broŝuro, kiel ĝi nun kuŝas antaŭ la legantoj, trovos ties konsenton. Ni penadis elekti el la materialo dum jaroj kolektita kaj el aliaj disponeblaj fontoj la plej gravajn faktojn kaj ĝojus, se la rezulto donus kiel eble plej kompleksajn kaj kompletajn imagojn pri la historio de nia 75jara fervojista movado.

La lastaj laboroj de la komisiono konsistis en finkompletigado per novaj faktoj, en kontrolo de la kompostita manuskripto, ties enpaĝigo kaj enlokigo de la multnombraj ilustraĵoj. Ĉar dum la studado de la materialo montriĝis, ke precipe el la tempo ĝis 1950 mankas fotografaĵoj, ni klopodis enplekti certan superrigardon en formo de fotoj almenaŭ pri la tempo post la milito.

Ĉiu IFEF-ano ricevas senkostan ekzempleron. Certa stoko restos por esti vendata je modera prezo al interesuloj. La kondiĉojn ni publikigos en "Internacia Fervojisto" kaj aliloke. Kelkajn ekzemplerojn ni donos al fervojaj instancoj, bibliotekoj, por recenzado ktp.

Per tiuj vortoj mi finas la vicon de la raportoj, kiujn mi faris kiel gvidanto de la Historio-Komisiono, kiu estis fondita en 1975.

Ankoraŭfoje mi tutkore dankas al ĉiuj komisionanoj, kiuj plej akurate kaj amikece kunlaboris. Tio estis la gekolegoj Germaine Lemonnier (F), Ingvard Kensing (DK), Jaap Labordus (NL) kaj Gvozden Sredić (YU). Pro malsan-

iĝo de Kensing s-ino Johanna Gössl (A) en 1978 transprenis la taskojn de la sekretario. Kaj mi ne forgesu Gianluigi Gimelli (I), kiu desegnis la ĉarman kovrilpaĝon, same kiel la presiston Wolfgang Zietz (D), kiu spite al sia nekontentiga sanstato kaj spite al komplikaj cirkonstancoj en la presejo oferis duonajn noktojn, por certigi la ĝustatempan produktadon de la broŝuro.

Nun la komisiona infano ekkuru en la mondon. Ni esperu, ke posta generacio trovu okazon iam skribi daŭrigon. Per tiuj vortoj la laboro de la Historio-Komisiono estas finita. Ĝi faris sian devon.

Giessner

LA HISTORIO-BROŜURO ESTAS AĈETEBLA

Okaze de la 75a jubileo de IFEF aperis 80paĝa broŝuro pri la historio de la fervojista esperanto-movado. Ĝi estas presita sur bona papero kun belaspekta kovrilo, enhavas pli ol 60 ilustraĵojn, interesajn tabelojn kaj fotomuntaĵon pri ĉiuj kongresinsignoj de la ĝisnunaj 36 IFEF-kongresoj.

Prezo: 6 germanajn markojn aŭ kontraŭvaloron (inkl. sendkostojn) aŭ 6 internaciajn respondkuponojn. Mendu ĉe Joachim Giessner, An der Nicolaischule 3, D-3420 Herzberg am Herz, kaj ĝiru la monon al ties poŝtĝirokonto 531 16-307 Hannover. Ne forgesu indiki vian adreson kaj la vorton "Historio".

Ni vendos la broŝuron tiel longe, kiel la limigita stoko permesas.

IFEF

NEKROLOGO

František Svaĉina, konduktoro kaj multjara esperantisto, mortis la 12an de marto 1984. Li estis oferema esperantisto, kiu dum la ĉiutaga laboro kiel konduktoro de rapidvagonaroj inter urboj Bratislava kaj Košice propagandis Esperanton kontrolante veturbiletojn. Ĉiam li paroladis al vojaĝantoj ĉeĥe, slovake kaj Esperante. Esperanto ĉiam vekis intereson inter vojaĝantoj. Li ankaŭ gvidis dum multaj jaroj skribkurson de Esperanto por multaj geinteresuloj en Ĉeĥoslovakio.

Ni esperantistoj adiaŭis kun František Svaĉina Esperante en la ceremonia halo en urbo Nový Jičín, kie li vivis en lastaj jaroj en domo de maljunuloj.

Ant. Sattek

KOREKTO

En la raporto (punkto 4.2) de la sekretario (vidu IF 2/84) erare ne estis menciite, ke UEA-prezidanto G- Maertens partoprenis en nia IFEF-kongreso Oostende. Ni petas pardonon.

DE NIAJ LANDAJ ASOCIOJ

Jugoslavio

Jen kelkaj (ne tro freŝaj) informoj pri nia asocio (JAFE). La laboro denove reviglîĝis komence de ĉi tiu jaro post la regula jarkunveno, kiu okazis en Beograd la 10an de marto, en ĉeesto de pli ol 60 membroj el ĉiuj partoj de nia lando. Oni decidis eldoni informan numeron de nia gazeto JUGOSLAVIA FERVOJISTO (nacilingve) kaj daŭrigi eldonadon de la gazeto en Esperanto. Tio jam estas realigita: la informa nacilingva numero trovis grandan reeĥon en nia faka gazetaro, kiu aperigis ankaŭ ĝian kovrilpaĝon kiel ilustraĵon. Poste aperis jam la unua ĉi jara regula numero kun tekstoj en Esperanto kaj parte nacilingve (kelkaj informoj pri la movado).

La kongreson de IFEF en Bulgario partoprenis pli ol 30 niaj membroj kaj ili invitis la 38an IFEF-kongreson al Jugoslavio. Tio estos la tria fojo ke tiu manifestacio okazos en nia lando: 1957 en Rijeka kaj 1973 en Maribor kun pli ol 700 partoprenantoj.

La adreso de nia asocio estas: JUGOSLAVIA ASOCIO DE FERVOJISTOJ ESPERANTISTOJ (JAFE), poŝtfako 563, Nemanjina 6, Beograd (Jugoslavio). Oni povas uzi ankaŭ deĵoran adreson (Gemeinschaft der jugoslawischen Eisenbahnen, Dienst 18/2, Nemanjina 6), ĉar tie laboras nia prezidanto kaj ĉefredaktoro de JUGOSLAVIA FERVOJISTO mgro Gvozden Sredić.

GEFA INVITAS AL SIA AŬTUNA JARKUNVENO

Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) kore invitas al sia 28a jarkunveno, kiu okazos de la 12a ĝis la 14a de Oktobro 1984 en la nordokcidenta urbo Mönchengladbach. Ankaŭ eksterlandaj geamikoj, precipe el najbaraj landoj, estas bonvenaj kiel kutime. Oni loĝos komune en hotelo (Dorint), tamen ne devige. La programo antaŭvidas interkonan vesperon, Esperanto-ekspozicion, akcepton per la urbestro, viziton al la vidindaĵoj de la miljara urbo, laborkunsidon, lingvan ekzamenon, aŭtobusekskurson al la renesancstila kastelmuzeo Rheydt, festvesperon kun danco, dimanĉan matineon kun diaprelego kaj filmo. Aliĝiloj estas haveblaj per adreso de s-ro Wilfred Mester, W.-Merbecks-Str. 32, D-4050 Mönchengladbach.

W.B.

BONVOJAĜU AL VEJLE

Internacia Literatura Konkurso pri Fervojo 1985

Fervojistoj literaturkreantaj kaj ne nur fervojfakuloj, sed multaj gekolegoj el tuta nia esperantista mondo per siaj verkoj konsistigis la unuan beletran antologion pri la fervojo, rezulto de la literatura konkurso "la verda relo" en 1981. Aventuroj de deĵorantoj kaj vojaĝantoj, rakontoj pri katastrofoj grandaj kaj etaj, tragikaj okazoj kaj komikaj, ĉiutagaj dramoj kaj historiaj eventoj estis temoj de 29 elektitaj verkoj poeziaj kaj prozaj, originalaj kaj tradukitaj.

Ankaŭ por la nova konkurso "BONVOJAĜU" IFEF vokas verkemulojn pri fervoja temaro; Ioma kompenso, tri premioj en ĉiu branĉo, publikigo en nova antologio kaj interesita legantaro atendas beletran laboron de niaj talentitaj literaturproduktantoj esperantistaj. Ankoraŭ ĝis fino de septembro nunjara la sekretariino de la junĝkomisiono akceptos kontribuojn, literaturajn verkojn poeziajn kaj prozajn laŭ difinita regularo. Adreso: s-ino Elfriede Kruse, Wiener Strasse 121, D-6000 Frankfurt/Main 70.

wbr



LA VENONTA IFEF-KONGRESO - la 37a - okazos en la dana urbo Vejle, 5 horojn per trajno norde de Hamburgo ĉe la orienta bordo de la duoninsulo Jutlando. La kongreso okazos vendrede 17an-ĵaŭde 23an de majo 1985 kiel komuna nordia aranĝo. Kunlaboras pri la preparoj DEFA, NEFA, SEFA kaj SFEF. Aliĝo jam eblas ĉe LKK de la 37a IFEF-kongreso, Banegårdspladsen 14/1, DK-9700 Brønderslev.

ENHAVO

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos komence de septembro, estas: 10.8.1984

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved